VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 227)
z dnia 19 marca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 227)

19 marca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Bożenny Bukiewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i rozwoju na temat bieżącego stanu i planów rozbudowy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz ich skomunikowania z siecią dróg lądowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Rychlewski** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Katarzyna Wiktorowicz** dyrektor Departamentu Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Janusz Żmurkiewicz** prezydent Świnoujścia, **Andrzej Bojanowski** wiceprezydent Gdańska, **Marek Stępa** wiceprezydent Gdyni, **Beata Magrel** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Grzegorz Pettke** członek Zarządu Polskiego Rejestru Statków, **Krzysztof Szymborski** prezes Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, **Andrzej Borowiec** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Jerzy Lipiński** wiceprzewodniczący Rady Krajowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów, **Dorota Raben** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk wraz ze współpracownikami, **Ryszard Świlski** członek Zarządu Województwa Pomorskiego, **Paweł Adamarek** Członek Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz **Konstanty Michałowski** członek Prezydium Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Witam serdecznie. Witam panią minister Dorotę Pyć, przedstawicieli samorządów i organizacji pozarządowych oraz wszystkie koleżanki i kolegów posłów.

Tematem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury i rozwoju na temat bieżącego stanu i planów rozbudowy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz ich skomunikowania z siecią dróg lądowych.

O przedstawienie informacji poproszę panią minister Dorotę Pyć.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Szanowna pani przewodnicząca, państwo posłowie, dziękuję bardzo za oddanie mi głosu. Bez wątpienia, poprawa konkurencyjności polskich portów na bałtyckim i europejskim rynku usług portowych to priorytet Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Inwestycje w infrastrukturę portową oraz infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu umożliwiają ich rozwój, przyciągając do polskich portów morskich przedsiębiorców prywatnych, także zagranicznych, którzy inwestują w modernizację i budowę nowych terminali. Duże projekty wymagają współpracy sektora publicznego i sektora prywatnego. Jest to jedyna możliwość stworzenia synergii dla najwyższej jakości usług portowych. Takie jest stanowisko rządu.

Rozbudowa infrastruktury portowej oraz dostępu do portów jest realizowana ze środków własnych podmiotów zarządzających portami, ze środków inwestorów zewnętrznych, środków budżetowych i samorządowych oraz środków Unii Europejskiej przeznaczonych na współfinansowanie projektów w latach 2004-2006, 2007-2013 oraz w nowej perspektywie finansowej 2014-2020.

Na projekty realizowane w ramach obecnie realizowanego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przeznaczono ponad 1 mld EUR, w tym ponad 690 mln EUR ze środków unijnych. W stosunku do realizowanego poprzednio programu Sektorowy Program Operacyjny Transport jest to siedmiokrotny wzrost nakładów. Na liście POIiŚ znalazły się 32 projekty morskie obejmujące m.in. budowę i przebudowę infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu oraz projekty prac przygotowawczych, które będą realizowane w perspektywie finansowej 2014-2020. Pragnę podkreślić, że beneficjentami tych projektów są zarządy portów, urzędy morskie oraz gminy miast portowych.

Już dziś widać efekty podejmowanych działań. Temu chyba nikt nie zaprzeczy. Została zmodernizowana część nabrzeży w portach w Gdyni, Gdańsku i w Szczecinie. Gdynia ma pogłębione i umocnione kanały portowe, w Gdańsku zostały przebudowane wejścia do portów a w Gdyni i Świnoujściu przebudowano falochrony. Umożliwiło to zawijanie do Gdyni i Gdańska statków o większym tonażu. Lepiej monitorujemy bezpieczeństwo żeglugi. To też jest fakt. Zaszły bardzo dynamiczne zmiany struktury obrotów ładunków portowych, szczególnie wzrost obrotów kontenerowych.

Pragnę podkreślić, że kluczowe znaczenie dla rozwoju polskich portów morskich ma ich skomunikowanie z południem Polski oraz Europy. Towary, które wpływają do polskich portów, muszą mieć sprawne i drożne szlaki dalszej dystrybucji drogami i koleją. Dlatego duża część środków przeznaczonych na rozwój transportu wykorzystywana jest na budowę i przebudowę dróg oraz szlaków kolejowych wiodących do portów i położonych wewnątrz portów. Jako przykład powiem, że największe inwestycje tego typu są realizowane w Gdańsku. Jest to projekt „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk-Trasa Słowackiego”. Celem innej jest polepszenie dostępu transportu kolejowego do portu Gdańsk. Budowany jest most i dwutorowa linia kolejowa. Realizowana jest inwestycja „Połączenie dróg krajowych -Trasa Sucharskiego”. Jednocześnie w ramach POIiŚ realizowane są inwestycje drogowe. Budowana jest autostrada A1 z Pomorza na Śląsk, droga ekspresowa S3 oraz inwestycje kolejowe. Modernizowana jest linia kolejowa E65 i E59. Wartość tych inwestycji szacowana jest na wiele miliardów złotych. Ich realizacja to, przede wszystkim, dobre skomunikowanie portów morskich z zapleczem lądowym.

W nowej perspektywie finansowej w latach 2014-2020 Polska zamierza skorzystać z możliwości uzyskania wsparcia rozwoju infrastruktury portów morskich poprzez dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków Funduszu Spójności oraz instrumentu CEF.

W Dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., z perspektywą do 2030 r., na liście projektów morskich znajduje się 48 projektów obejmujących planowane inwestycje w zakresie infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz od strony lądu. Całkowity koszt tych inwestycji wynosi ok. 10,8 mld zł. Wkład unijny to ok. 5,8 mld zł.

Gros środków zostanie przeznaczonych na budowę i modernizację infrastruktury portowej i dostępu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańska, Gdyni, Szczecina oraz Świnoujścia.

Pośród 48 projektów wpisanych na listę projektów morskich we wspomnianym Dokumencie implementacyjnym, aż 32 dotyczą tych czterech portów a ich łączna wartość wynosi 9.459.98 mln zł. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, pani minister. Proszę o zabieranie głosu. Panu prezydentowi Świnoujścia wyjątkowo pozwolimy zabrać wcześniej głos. Pan prezydent prosił mnie o to ze względu na istniejące połączenia komunikacyjne. Czy koleżanki i koledzy wyrażają zgodę

Głos z sali:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Proszę bardzo. Pan prezydent Janusz Żmurkiewicz.

Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz:

Witam państwa. Bardzo dziękuję za zaproszenie i możliwość wypowiedzenia się w kwestii bardzo ważnej dla mieszkańców Świnoujścia. Gospodarka morska jest gałęzią dominującą w naszym mieście. Równie ważną jak turystyka. Obydwie mają wpływ na rozwój miasta.

Nie mogę uczestniczyć w całym posiedzeniu Komisji ze względu na istniejące połączenia lotnicze. Jest tylko jeden lot.

Chcę powiedzieć, że bardzo cieszą nas inwestycje realizowane w porcie w Świnoujściu. Jest to gazoport, który znajduje się w końcowej fazie realizacji. Realizowane są inwestycje wewnątrz portu i na terenie terminalu promowego. Są tam budowane dwa nowe nabrzeża, które w przyszłości umożliwią cumowanie największych promów pływających po Bałtyku.

Te inwestycje będą generowały większe obciążenie portu. Pani minister nie mówiła o tym w swoim wystąpieniu, że te inwestycje spowodują również większe obciążenie drogi krajowej nr 3. Bardzo ważny jest odcinek od Świnoujścia do Szczecina. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad twierdzi, że na tej drodze jest zbyt mały ruch i nie wymaga ona modernizacji. Nie wiem, czy korzystali państwo z tej drogi w sezonie letnim? Tam bez przerwy jest korek i nie można przejechać. Każdego dnia tą drogą przejeżdża 1,5 tys. ciężkich samochodów ciężarowych. Niedługo pojawią się cysterny z gazem. Pojawią się też samochody ciężarowe z promów cumujących przy nowych nabrzeżach. Jeśli droga krajowa nr 3 od Świnoujścia w kierunku Goleniowa nie zostanie zmodernizowana, to pojawi się tam ogromny problem komunikacyjny. Ten problem już jest, ale z każdym miesiącem będzie narastał.

Powiedziałem już, że cieszą nas inwestycje portowe. Port Handlowy Świnoujście, który dziś eksploatuje majątek skarbu państwa, jest jedną z ważniejszych spółek zarządzających portami morskimi. Niestety, do tej pory nie zrealizowano żadnej inwestycji drogowej związanej z budową dróg do portów. Na terenie portu drogi są lepsze od tych, które do niego prowadzą. Zarząd Portów Morskich Szczecin-Świnoujście w poprzednim rozdaniu otrzymał pewne środki, za które zrealizował szereg inwestycji. Tych środków nie dostała gmina i nie mogła realizować inwestycji związanych z drogami dojazdowymi do portu. Dziś dojazd do portu w Świnoujściu odbywa się drogą powiatową i drogą gminną. Z podobną sytuacją miał do czynienia prezydent Szczurek w Gdyni. Na tych drogach może pojawić się Inspekcja Transportu Drogowego i może zatrzymać ruch jadących tamtędy samochodów ciężarowych, których naciski na oś są o wiele większe od tych, które prawo dopuszcza przy korzystaniu z dróg powiatowych i gminnych. Inspekcja Transportu Drogowego nie robi tego, bo rozumie, jak ważna jest praca portu. Jednak te TIR-y powodują dewastację infrastruktury drogowej w gminach. Te drogi nie są budowane dla tak dużych obciążeń.

Na liście projektów morskich, o których mówiła pani minister, są dwa projekty dotyczące Świnoujścia. Mam zapewnienie, że będą realizowane. Problem polega na tym, że jeśli współfinansowanie będzie na aktualnym poziomie, dziś jest to 60% wartości inwestycji, to jako samorząd nie znajdziemy koniecznych 40%. Wartość tej inwestycji to ponad 100 mln zł. Samorząd Świnoujścia nie znajdzie 40 mln zł żeby sfinansować inwestycję związaną wyłącznie z dojazdem do portu. Zupełnie inna sytuacja jest w przypadku modernizacji drogi do Szczecina, która jest również drogą dojazdową do portu. Podobnie wygląda sytuacja w centrum Kołobrzegu, gdzie ulice dojazdowe do portu są również ulicami centrum miasta.

W Świnoujściu ta inwestycja to jest wyłącznie dojazd do portu. Potrzebny jest odcinek od drogi krajowej nr 3 w kierunku portu, gdzie firma Polskie LNG SA realizuje inwestycję. Polskie LNG zbuduje jedynie fragment koniecznego połączenia drogowego. Nie znajdę w budżecie miasta i nie dostanę akceptacji rady miasta, by znaleźć tak poważną kwotę. Mam poważne obawy, że jeśli nie zmieni się ta proporcja współfinansowania, to sprawy nie ruszą naprzód. Proszę zwrócić uwagę, że urzędy morskie mają dofinansowanie na poziomie 85% a zarządy portów 70%. Samorządy otrzymują 60% dofinansowania. Samorządy nie są tak bogate, by udźwignąć taki ciężar. Bardzo uprzejmie proszę,

jeśli chcemy rozwiązać ten problem, musimy wyjść naprzeciw naszym oczekiwaniom i zmienić te proporcję. Myślę, że konsensus jest możliwy.

Mam jeszcze jedną prośbę. Być może będzie o tym mówił pan dyrektor urzędu morskiego. Chodzi o pogłębienie toru podejściowego do portu w Świnoujściu. Nie mówię o torze podejścia do terminalu gazowego. Chodzi o kwotę 7 mln zł i pogłębienie o 20 cm odcinka toru o długości 3 km. Umożliwi to największym statkom wpływanie do wewnętrznego portu w Świnoujściu. Wtedy można byłoby tam dostarczać ładunki. Mam nadzieję, że znajdą się na to pieniądze w przyszłym roku. Wiem, że urząd morski jest przygotowany do tej inwestycji. To tylko tyle, albo aż tyle, ile chciałem powiedzieć. Dziękuję

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie prezydencie. Proszę o zgłaszanie się do dyskusji. Najpierw koleżanki i koledzy posłowie. Bardzo proszę.

Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:

Michał Jach. Nie jestem członkiem Komisji, ale jestem tym zainteresowany. Jestem posłem z tego regionu.

Zgadzam się z tym, co pani powiedziała, że wiele już zrobiono i że są plany inwestowania w infrastrukturę portową, w tym dojazdową. Problemem większej skali jest kwestia skomunikowania lądowego z zespołem portów Szczecin-Świnoujście. Port szczeciński bardzo pozytywnie odczuwa każdy nowy odcinek budowanej drogi S3. To potwierdza tezę, że najważniejsze dla rozwoju tego portu jest jego skomunikowanie go z południem Polski i południem Europy. Szczegóły znamy. Nie będę o nich mówił.

Tymczasem rozwiązanie tego problemu wygląda dramatycznie. Droga S3 do 2020 r. nie będzie połączona z Czechami. Pan prezydent mówił już o odcinku na północ od Szczecina, który nie jest planowany.

Przy planowanych wydatkach Odra nie uzyska III klasy żeglowności. Linia kolejowa C-E 59 i wydatki planowane na jej modernizację to jedynie 10% koniecznych nakładów. Te wydatki nie wpłyną na bezpieczeństwo przewozów i szybkość pociągów. Być może się mylę, pani minister, ale niedawno na spotkaniu z przedstawicielami Polskich Linii Kolejowych dowiedziałem się, że modernizacja C-E 59 odbędzie się, ale zakończy się przed stacją Szczecin-Dąbie, więc nie będzie połączenia z portem. Portowcy mówili mi, że taka sytuacja spowoduje, że pogłębienie kanałów portowych będzie nie do końca potrzebne. Brak połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych uniemożliwi obiór ciężkich ładunków, które będą przypływać na największych statkach. Wydaje się, że tych problemów nie uda się rozwiązać do 2020 r i w tej chwili wygląda to tak, jak wcześniej określiłem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, niestety, możemy mówić o pewnej zasadzie, która obowiązuje przy komunikowaniu portów z resztą kraju. Jest to zasada wąskiego gardła. Każdy polski port posiada urządzenie, które blokuje jego rozwój. Określenie wąskie gardło, sprawdza się tu w sposób dramatycznie pełny. Co z tego, że poszczególne porty i poszczególne samorządy wydają olbrzymie pieniądze na modernizację urządzeń służących do przyjmowania transportów? Co z tego, że zaczyna się kooperacja pomiędzy portami i następuje pewna specjalizacja działalności portów, która musi nastąpić? Jeśli porty nie będą skomunikowane z resztą kraju te działania są niepotrzebne.

O problemach związanych z S3 mówił pan poseł Michał Jach. Podobne problemy występują przy okazji portów w Gdańsku i Gdyni i autostrady A1. Dopóki autostrada nie będzie mogła służyć przewozowi ładunków od portu do granicy czeskiej, tak długo możliwości portów będą drastycznie ograniczone. Wszystkie realizowane projekty nie dadzą efektów, które powinny dać.

Potrzebujemy konkretnej odpowiedzi na pytanie, kiedy polskie porty zostaną realnie skomunikowane z najważniejszymi szlakami komunikacyjnymi: z S3 i z A1?

Od pani minister oczekuję działań, które odblokują te porty i pozwolą wykorzystać ich możliwości.

Dziwię się, że podczas tej dyskusji zapomnieliśmy o porcie w Elblągu. Port nie został uwzględniony w porządku obrad.

Poza problemem z dostępem do dróg i połączeń kolejowych mamy jeszcze jeden problem. To jest problem dostępu od strony morza. Ten dostęp jest blokowany przez naszego wschodniego sąsiada, czyli Federację Rosyjską. Chciałbym, aby na tym posiedzeniu zauważono, że dopiero swobodna żegluga wszystkich bander po Zalewie Wiślanym pozwoli na rozwój portu w Elblągu. Elbląg mógłby stać się jednym z elementów zespołu portów Gdańsk i Gdynia.

Proszę o ustosunkowanie się do tych trzech problemów. Kiedy zostanie wybudowana droga S3, kiedy zakończy się budowa A1 i kiedy zostanie realnie odblokowany port w Elblągu? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, nie będę mówił długo, choćby z tego powodu, ż moi przedmówcy powiedzieli już wiele. W ich wypowiedziach nie chcę wyszukiwać kwestii, w stosunku do których mam nieco odmienne zdanie. Co do zasady, zgadzam się z nimi. Nie będę powtarzał tego, co już powiedzieli. Po drugie, będę starał się mówić syntetycznie, bo nie chcę teatralizować posiedzenia Komisji.

Jako poseł mam możliwość zdobywania pewnych wiadomości poza posiedzeniami Komisji. Dlatego też nie będę udawał, że ich nie mam. Zwrócę uwagę na trzy rzeczy, może na cztery, o charakterze strategicznym.

Zacznę od kwestii poruszonej przez mojego przedmówcę. Tematem naszego posiedzenia są porty o kluczowym znaczeniu dla państwa. To nie jest określenie kolokwialne. Przypomnę, że w Polsce jest również port w Policach, piąty pod względem wielkości przeładunków, port w Kołobrzegu, Darłowie i ze dwa inne. O nich nie mówimy. Mówimy o portach kluczowych, które są takimi nie bez powodu.

Chciałbym teraz przejść do konkretnych pytań i wniosków. Pierwsza rzecz to temat wywołany przez pana prezydenta, dotyczący konieczności pogłębienia toru podejściowego do Świnoujścia. Jest to słuszny postulat. Pozwolę sobie wzmocnić to, co zawarłem w interpelacji do pani minister Bieńkowskiej, na którą nie mam jeszcze odpowiedzi, mianowicie w Dokumencie implementacyjnym jest mowa o pogłębieniu toru podejściowego do 12,5 m. Natomiast w załączniku do POIiŚ, nowej edycji tego programu, mamy wykaz projektów istotnych. Ten wykaz jest uzupełniony datami ich realizacji, rozpoczęcia i zakończenia. Będę domagał się szybszego rozpoczęcia tej inwestycji. Jesteśmy w stanie to zrobić wcześniej niż w 2018 r. Powiem więcej, że obawiam się, że jeśli tę inwestycję rozpoczniemy w 2018 r. to z powodów technologicznych pojawi się trudność zakończenia tych robót w tej perspektywie finansowej. Proponuję, by tę inwestycję zacząć dwa lata wcześniej.

Przed rokiem prezydent Czech i prezydent Polski bardzo klarownie wypowiedzieli się na temat kanału Odra-Dunaj. Chciałbym uzyskać konkretne wiadomości na ten temat. Intencje zostały już wyrażone i chciałbym usłyszeć, jaką treścią są wypełniane na tym poziomie na jakim w tej chwili mogą być.

Nie chcę otwierać puszki Pandory, ale w sytuacji, której ostatnio ze wzmożoną intensywnością możemy się przyglądać, gazociąg Nord Stream wydaje rzeczą podwójnie istotną. Mam wrażenie, że w ostatnich latach, 3-4 lata temu, Zarząd Portów Morskich Szczecin-Świnoujście był trochę pozostawiony sam sobie. Wydaje mi się, że tu chodziło nie o interesy przedsiębiorstwa tylko o interes Polski. Istnieją jeszcze możliwości wywarcia presji, żeby zrealizować zawarte w dokumentach administracyjnych strony niemieckiej szanse wykonania pewnych robót, które poprawią dostępność portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Ostatnia kwestia jaką chciałbym poruszyć to połączenia kolejowe. Zakładam, że pani minister udzieli odpowiedzi w sprawie kanału Odra-Dunaj. Czy jest prawdą, pani minister, że prace przewidziane i gwarantowane na tzw. Nadodrzance zapewnią możliwość poruszania się po tej linii z prędkością nie 160 a 120 km/h, a taka prędkość, przy zapewnieniu odpowiedniej nośności torowisk dla ruchu cargo, a ten jest istotny dla portów, jest w 100% satysfakcjonująca? To są te cztery kwestie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. O zadanie pytania proszę pana posła Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, moi poprzednicy odnieśli się do zasadniczych kwestii, na temat których mieliśmy nadzieję usłyszeć informację na tym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Wydaje się, że w części te nadzieje nie zostaną spełnione. Nasza obecność jest wręcz zbędna. Ta debata jest zbędna. Pamiętamy styczniowe posiedzenie podkomisji stałej ds. transportu oraz podkomisji stałej ds. gospodarki morskiej, kiedy włodarze Trójmiasta szczegółowo informowali o kłopotach związanych z dostępem do portu w Gdyni i problemem budowy obwodnicy. Na tym posiedzeniu, również wcześniejszych, wiele słyszeliśmy próśb i apeli o uznanie za ważną inwestycji transportowej jaką jest budowa tunelu pod Świną w Świnoujściu. Dziś wszystkim, którzy pokonali kilkaset kilometrów w nadziei, że rząd przekaże nam ważne informacje na temat realizacji tej inwestycji, możemy powiedzieć, że przyjechali na darmo. Dziś strona rządowa reprezentowana jest przez panią minister, która na co dzień zajmuje się gospodarką morską i to mnie cieszy. Natomiast tematem dzisiejszego posiedzenia są również problemy transportu drogowego i kolejowego. Na dzisiejszym posiedzeniu, mało tego, że nie ma wiceministrów odpowiedzialnych za realizację inwestycji drogowych, nie ma również prawnie umocowanych przedstawicieli GDDKiA, chociażby w osobie dyrektorów. Z szacunkiem odnoszę się do obecnego tu dyrektora Departamentu Przygotowania Inwestycji w GDDKiA i rozumiem, że otrzymamy tylko pobieżne informacje. Nie są chyba państwo prawnie umocowani do poinformowania nas o terminie rozpoczęcia tych kluczowych inwestycji, o których mówimy niekiedy od kilku lat.

Szanowni państwo, dziś PKP zupełnie nie są reprezentowane na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. O stosunku rządu i tej klasy rządzącej do problemów gospodarki morskiej, do problemów polskich portów i dostępności do tych portów świadczy dzisiejsza reprezentacja strony rządowej.

Szanowni państwo, w poprzedniej kadencji Sejmu w trybie art. 152 zwołaliśmy, mówię o posłach klubu PiS, posiedzenie Komisji Infrastruktury na temat budowy tunelu pod Świną. Wtedy na tę inwestycję zapadł wyrok. W zemście za to, że posłowie zwołali to posiedzenie jeden z wiceministrów powiedział do pani wiceprezydent Świnoujścia – „nie będziecie mieli tej drogi".

Szanowni państwo, dzisiaj chcieliśmy zapytać i uzyskać odpowiedź: czy ta inwestycja drogowa jest zawarta w planach rządu, czy też nie? Nie będę, jak poseł Szmit, zadawał „w powietrze" pytań dotyczących terminu zakończenia dyskusji o realizacji tej inwestycji. Nie będę też pytał o datę budowy drożnego połączenia drogowego Portu Gdynia z krajową „jedynką" i obwodnicą Trójmiasta. Nie zadam dziś tego pytania, bo na tej sali nie ma osoby, która mogłaby na to pytanie odpowiedzieć.

Szanowni państwo, to jest niebywały skandal. Planowaliśmy na dziś posiedzenie podkomisji stałej ds. drogownictwa. Na to posiedzenie mieli przybyć goście z całej Polski, bo temat posiedzenia jest niezwykle interesujący. Pełniąca obowiązki dyrektora GDDKiA w ostatniej chwili odpowiedziała, że ma sprawy ważniejsze od spotkania w Sejmie. Ma spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury. Nie wiadomo z kim.

Szanowni państwo, jeszcze raz powtarzam i mówię to z pełną odpowiedzialnością, stosunek rządu do spraw gospodarki morskiej, realizacji kluczowych inwestycji komunikacyjnych kolejowych i drogowych obrazuje obecna tu reprezentacja rządu. To jest, praktycznie rzecz biorąc, żadna reprezentacja.

Pani przewodnicząca, składam wniosek o to, by zamknąć posiedzenie Komisji i przerwać tę żenującą debatę, bo posłowie starają się robić dobrą minę do złej gry. Rozumiem

kulturę i dobre wychowanie posłów, którzy starają się zająć gości, żeby ci nie wyszli z tego posiedzenia pomstując na niepotrzebny przyjazd na to posiedzenie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Pani pośle, trochę pan przesadził.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam prośbę, żeby nie oceniała pani moich wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Mam prawo. Proszę o zabranie głosu panią poseł Ewę Żmuda-Trzebiatowską, później pan poseł Litwiński.

Poseł Ewa Żmuda-Trzebiatowska (PO) – spoza składu Komisji:

Witam państwa. Jestem posłanką spoza składu Komisji. Został wywołany temat, którym już się zajmowałam i chciałabym utwierdzić się w przekonaniu, że moja wiedza jest aktualna. Na prośbę prezesa Portu Handlowego Świnoujście zwracałam się z prośbą o rozważenie możliwości pogłębienia podejścia do portu wewnętrznego w Świnoujściu. Było to jeszcze przed zmianami w ministerstwie. Chciałabym wiedzieć czy mam odpowiedź pozytywną. Pisałam również do pani minister Pyć i pytałam czy pani minister taką inwestycję bierze pod uwagę. Otrzymałam odpowiedź, że po pogłębieniu podejścia do portu zewnętrznego, co jest warunkiem stworzenia możliwości zawijania do portu statkom oceanicznym, ta inwestycja zostanie zrealizowana i są prowadzone przygotowania do rozpoczęcia prac w przyszłym roku. Mam nadzieję, że nic się nie zmieniło i pani minister będzie mogła to potwierdzić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Chcę formalnie zgłosić wniosek przeciwny do wniosku pana przewodniczącego Adamczyka. Panie pośle, chcę wierzyć w szczerość pańskich intencji. Gdybym w ich szczerość nie wierzył to powiedziałbym, że w pana wypowiedzi zabrakło jednej kwestii. Takiej powtarzanej opinii, że to wszystko jest bez sensu dopóki nie zmieni się rząd. Ten rząd się nie zmieni i czy przez najbliższe dwa lata mamy nie pracować, bo pan ma taki pogląd? Zachowując wiarę w pana dobre intencje, proszę, żeby nie blokował pan prac tej Komisji.

Jestem przeciwnikiem takich dziennikarskich praktyk, jakich byliśmy tu świadkami i twierdzeń, że hipotetyczny minister, pewnie nieistniejący, powiedział na jakimś posiedzeniu komisji jakiejś pani, że coś się stanie. Jeśli pan wie, proszę podać konkretne informacje. Wątpię, żeby było prawdą to, co pan powiedział. Myślę, że przez kogoś został pan wprowadzony w błąd. Jak sądzę, sam pan tego nie wymyślił. Byłem uczestnikiem kilku spotkań w ostatnim czasie. Były to spotkania trudne. Mnie też ten proces decyzyjny wydaje się być dłuższy niż bym się spodziewał. Były to spotkania z udziałem m. in. pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza, które służyły temu, by coś udało się załatwić. Chciałbym, żebyśmy te działania mieli już za sobą. Gdyby pan to wiedział, to z pewnością oszczędziłby pan sobie tego typu wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu *ad vocem*.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie chcę zamieniać tego spotkania w spór. Panie pośle, bardzo cenię sobie pana refleksyjne uwagi o niektórych wypowiedziach niektórych posłów. Po pierwsze, nie mam zwyczaju konfabulować. Nie mam zgody pani wiceprezydent na to, żeby przywoływać jej nazwisko. Nie chciałbym też spotkać się w sądzie z jednym z byłych wiceministrów odpowiedzialnych za infrastrukturę, którzy zachowali się knajacko po posiedzeniu komisji zwołanej w trybie art. 152 Regulaminu Sejmu. Dowodem na to był stan ducha pani wiceminister, której przyszło znaleźć się w tak nieoczekiwanej sytuacji. To pierwsza sprawa.

Muszę zapewnić pana i pana koleżanki i kolegów, że wobec absolutnej ignorancji, dotychczas niespotykanej na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, będę zaczynał może

nie od słów – „Kartagina powinna umrzeć", ale będę stawiał pytanie lub wniosek – albo będzie odpowiedni urzędnik resortu odpowiedzialnego za transport kolejowy i drogowy albo posłowie nie będą debatowali na posiedzeniu, bo szkoda naszego czasu.

Panie pośle, szanuję polski parlament, członków Komisji, gości i siebie. Dedykuję wszystkim państwu, aby tego na posiedzeniach tej Komisji nam nie zabrakło. Jesteśmy lekceważeni i lekceważeni są nasi goście. To nie jest kwestia zmiany rządu. Ten rząd będzie jeszcze rządził półtora roku. To jest kwestia zmiany jego mentalności. Jak pan widzi, udało się w końcu doprowadzić do sytuacji kiedy prezes PKP SA przychodzi na posiedzenia Komisji, które dotyczą spraw PKP. Tak samo będzie tu przychodziła pani pełniąca obowiązki dyrektora GDDKiA. Nie będzie nas lekceważyła. Jeśli mamy rozmawiać o projektach drogowych to chciałbym rozmawiać z osobami mającymi delegację i kompetencje do prowadzenia takich rozmów i mogących udzielać odpowiedzi na pytania związane z realizacją konkretnych inwestycji drogowych, a nie przygotowanych do wygłaszania wcześniej przygotowanych w tej sprawie oświadczeń. Jeśli mają to być spotkania robocze, to traktujmy je jako posiedzenia robocze. Współczuję państwu, panie pośle, że musicie zbierać cięgi. Musicie zbierać cięgi za nieobecnych tu na posiedzeniu Komisji. Zbieracie cięgi za to, że na posiedzeniach Komisji Infrastruktury nieobecny jest prezes PKP, który miesięcznie zarabia kilkadziesiąt tysięcy złotych. Dziesięciokrotnie więcej niż posłowie.

Panie i panowie posłowie, ci ludzie odejdą z urzędów, a na was spocznie odpowiedzialność polityczna. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać jeszcze głos? Nie słyszę. Proszę teraz przedstawicieli samorządów i organizacji pozarządowych. Proszę o przedstawianie się. Proszę bardzo.

Wiceprezydent Gdyni Marek Stępa:

Marek Stępa, wiceprezydent miasta Gdyni. Proszę państwa, Gdynia leży na początku korytarza nr 6 Transeuropejskiej sieci transportowej. Wydawałoby się, że ten korytarz powinien pracować w celu bezpiecznej obsługi ładunków obsługiwanych przez port. Tak się nie dzieje. Za chwilę o tym powiem. Port w Gdyni jest zainteresowany i można kolokwialnie powiedzieć, że mu się to należy jak psu zupa, żeby cała ta trasa miała parametry techniczne odpowiednie dla transeuropejskiej sieci transportowej. Powinny być to drogi wytrzymujące obciążenia ruchu pojazdów o nacisku powyżej 11,5 tony na jedną oś.

Przy wyjeździe z gdyńskiego portu jest estakada nosząca nazwę „Trasa im. Eugeniusza Kwiatkowskiego". Ta estakada może przyjąć ruch pojazdów o nacisku powyżej 10 ton na jedną oś. Port, któremu zależy na korzystaniu z estakady i poprawieniu jej parametrów technicznych zgłosił projekt wzmocnienia tej trasy do CEF, Connecting Europe Facility, i zadanie to zostało zapisane na pozycji umożliwiającej zdobycie europejskich środków na realizację inwestycji. Pojawia się problem wkładu własnego i pojawia się w sposób specyficzny. Port nie zamierza uczestniczyć w finansowaniu tej inwestycji i jako samorząd doskonale to rozumiemy. Port jest jednostką specjalistyczną, która powinna zajmować się obsługą ruchu morskiego. Jako miasto jesteśmy również zainteresowani wzmocnieniem tej trasy. Jednak nie tą inwestycją. Port nie chce na tę inwestycję przekazywać wkładu własnego. My również nie chcemy tego robić. Nie dlatego, że nas nie stać. Wyłożenie 15-20% wartości przedsięwzięcia, które będzie kosztowało maksymalnie 300 mln zł, nie jest dla nas wielkim wydatkiem. Te 20 mln zł wydalibyśmy pod warunkiem, że to miałoby jakiś sens. Natomiast to nie ma sensu. Dlaczego? Dlatego, że trasa Kwiatkowskiego jest drogą powiatową. W związku z tym mogą jeździć po niej samochody o nacisku do 8 ton na jedną oś. Możemy robić wszystko co technicznie możliwe z tą trasą, możemy pięciokrotnie zwiększyć jej nośność, natomiast w związku z tym, że jest to droga powiatowa, mogą jeździć tam pojazdy o nacisku do 8 ton. Od wielu lat występujemy do odpowiednich resortów o zmianę kwalifikacji tej drogi i za każdym razem z jakichś tajemniczych powodów otrzymujemy informację o odmowie nadania statusu drogi krajowej. Ona spełnia jeden wymóg ustawowy, który może wpłynąć na zmianę jej klasyfikacji. Łączy krajowy system dróg z granicą morską państwa. Z tego powodu powinna

być zakwalifikowana do grupy dróg krajowych. Jest to zadanie ministra infrastruktury, który drogą rozporządzenia ustala sieć dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o nacisku na oś większym niż 10 t. Po innych drogach takie pojazdy nie mogą się poruszać.

Pan prezydent Żmurkiewicz mówił o Inspekcji Transportu Drogowego. Nie rozumiem dlaczego powiedział pan –„my z tego nie korzystamy"? Brzmiało to tak, jakby miał pan wpływa na decyzje Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego. To jest organ państwowy i samorządy nie mają wpływu na jego działania. Możemy ich jedynie prosić o wstrzymanie kontroli i zaprzestanie karania przewoźników. W takiej sytuacji się znajdujemy.

Prosimy o to, żeby oni ich nie karali i tego nie robią. Jednak w każdej chwili mogą to zrobić. W każdej chwili, karząc za jazdę po tej drodze pojazdami o nacisku większym niż 8 ton, mimo, że ta droga przystosowana jest do przyjęcia większych obciążeń, tym karaniem możemy zablokować port. Możemy zablokować port ustawiając inspektorów, popularnie zwanych „krokodylami", z wagami, którzy zablokują nie tylko port ale i ruch w całym mieście. Czy wtedy będziemy mogli mówić o konkurencyjności portu? Czy jakikolwiek spedytor będzie ryzykował korzystanie z portu gdzie jego towar stanie i będzie oczekiwał w wielogodzinnej kolejce do zważenia i ukarania?

To jest, proszę państwa, sytuacja koszmarna. Tu nie trzeba wydać nawet złotówki pieniędzy publicznych. No, może złotówkę, bo papier kosztuje. Trzeba zapłacić za papier, na którym zostanie opublikowana decyzja.

Z panią minister Pyć miałem przyjemność zamienić dwa słowa przed posiedzeniem i pani minister powiedziała, że nie jest adresatką tych wniosków. Traktuję panią jako przedstawiciela rządu i adresatkę mojej prośby. Proszę coś zrobić ze statusem trasy Kwiatkowskiego. To nie może być droga powiatowa. Niewtajemniczonym wyjaśnię, że nadanie statusu drogi krajowej, nie oznacza przeniesienia kosztów utrzymania tej drogi na państwo. Koszty utrzymania tej drogi będzie ponosić miasto. Miasto jest gotowe uczestniczyć w inwestycji wzmocnienia tej drogi, jeśli pojawią się środki z CEF. Nie wydamy złotówki na tę drogę jeśli będzie to droga o statusie powiatowej.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę o zgłaszanie się do dyskusji. Nie słyszę zgłoszeń. Proszę panią minister o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Szanowna pani przewodnicząca, państwo posłowie, z wielką uwagą wysłuchałam nie tylko pytań ale i apeli, które się tu pojawiały. Na początku chciałabym zwrócić uwagę na jedną rzecz. W porządku posiedzenia Komisji mamy rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury i rozwoju na temat bieżącego stanu i planów rozbudowy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz ich skomunikowania z siecią dróg lądowych. Nie ma tu mowy o żegludze śródlądowej ani o kolei. Na to chciałbym zwrócić uwagę. Na wszystkie tematy z tym związane, jeśli państwo uznają to za konieczne, odpowiemy pisemnie.

Temat dzisiejszego posiedzenia Komisji składa się z kilku elementów. Tu jest mowa o stanie aktualnym i planach rozbudowy portów morskich. Tego dotyczyła moja wypowiedź. Wypowiedź dotyczyła 4 najważniejszych dla gospodarki morskiej Polski portów. Na rozwój tych portów, o czym mówiłam, przeznaczane będą największe środki. Będzie to ponad 9 mld zł. To jest niezwykle ważne.

Drugi bardzo ważnym elementem jest skomunikowanie portów z siecią dróg lądowych. Jeśli przyjrzymy się planom rozwoju portu gdyńskiego, które były tworzone przez naszych przodków w latach międzywojennych, to widać, że już wtedy brano pod uwagę cały kompleks infrastrukturalny. Już wtedy myślano o tworzeniu portów intermodalnych, które są połączone z drogami, liniami kolejowymi i innymi szlakami komunikacyjnymi, które pozwolą, żeby ten wzrost ładunków kontenerowych, który nastąpił szczególnie w Gdańsku i Gdyni mógł trafić do przewozu przy użyciu innych środków transportu. Tego potrzebujemy. To jest jeden krwioobieg. Proszę nie mieć wątpliwości,

że rząd dobrze zdaje sobie sprawę z priorytetu jakim jest tworzenie portu intermodalnego, czyli organizmu wkomponowanego w infrastrukturę kraju.

Państwo wiedzą, że nasza droga ma 25 lat. Potrzebujemy jeszcze wielu lat, żeby ten intermodalny port, jest to problematyka, w której specjalizuje się pani prezes Dorota Raben, wiele się od niej nauczyłam, mógł funkcjonować tak jakbyśmy tego chcieli. Żadne utarczki słowne, delikatnie nazywając rzecz, nie pomogą w osiągnięciu porozumienia, wspólnego języka i wspólnej drogi i nie ułatwią nam pracy.

Nie zgodzę się z zarzutami kierowanymi w stronę rządową, że nie ma odpowiedniej energii i wysiłków podejmowanych po naszej stronie. Dzisiaj są ze mną trzy osoby, które reprezentują GDDKiA, które chciałabym poprosić o odpowiedź na pytania, które się tu pojawiły, i których wspólnym mianownikiem jest skomunikowanie portów z innymi środkami transportu, czyli możliwość utworzenia portu intermodalnego. Powoli widzimy tworzenie się tych portów.

Miałam okazję przez 5 lat obserwować rozwój portu w Gdyni. Miałam okazję obserwować to codziennie, gdyż mieszkam blisko portu. Nastąpił ogromny krok cywilizacyjny. Takim samym skokiem cywilizacyjnym jest budowa terminalu gazowego w Świnoujściu z możliwością rozbudowy dalby do bunkrowania. To staje się alternatywą dla różnych kwestii, które z tym korespondują, które mogą prowadzić do rozwoju, który jest dla nas pożądany. Musimy wykorzystać te szanse i te nisze, które są dla nas ważne.

Proszę mi wierzyć, że gospodarka morska, zwłaszcza przedsiębiorcy żeglugowi, wykazują duże zainteresowanie rozwiązywaniem tych problemów i realizacją planów, które wcześniej przygotowują.

Jeśli państwo pozwolą, myślę zwłaszcza o pani przewodniczącej, poproszę przedstawicieli GDDKiA o ustosunkowanie się do poruszanych tu problemów skomunikowania portów z siecią dróg. Myślę szczególnie o A1 i S3 i o naszym dążeniu do tworzenia w Polsce portów intermodalnych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję pani minister. Teraz proszę o zabranie głosu przedstawiciela GDDKiA. Proszę się przedstawić.

Ekspert GDDKiA Marek Rolla:

Dziękuję bardzo. Nazywam się Marek Roll, reprezentuję GDDKiA.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o połączenia z portami to ten temat jest mi znany od wielu lat. Miałem okazję koordynować sprawę pożyczki portowej, w tym czasie zrealizowano wiele inwestycji. Dostęp do portów znacznie poprawił się w stosunku do sytuacji z początku lat dziewięćdziesiątych.

Postaram się odpowiadać konkretnie. Sprawa drogi S3. Tę kwestę poruszył pan prezydent, który mówił, że jest to odcinek zbyt wąski i praktycznie nieprzejezdny w okresie urlopowym. Jest prawdą, że odcinek od Świnoujścia do Szczecina nie został ujęty w załączniku nr 5. Dotychczas zbudowaliśmy wiele obwodnic takich jak obwodnica Dargobądza, węzeł w Międzyzdrojach, obwodnica Wolina z nowym mostem oraz obwodnica Miękowa. Te punktowe „wąskie gardła" zostały zlikwidowane. Konieczna jest oczywiście budowa drugiej jezdni.

Prawdą jest, że inwestycje drogowe wpisujemy do planu na podstawie analizy poziomu średniego ruchu rocznego. Ruchu sezonowego nie bierzemy pod uwagę. Problem intensywnego ruchu sezonowego pojawia się na drodze Kołobrzeg-Koszalin. Tam przejazd jest równie trudny. S3 realizujemy na odcinku od Goleniowa przez Szczecin do Gorzowa Wielkopolskiego. Kolejne odcinki od Nowej Soli do Legnicy są już objęte przetargami. Niedługo zostanie ogłoszony przetarg na odcinek Legnica-Bolków. Pozostaje odcinek Bolków-Lubawka, którego nie ma w załączniku nr 5. Jest to związane z tym, że strona czeska nie jest przygotowana do tej inwestycji. Moglibyśmy zbudować wcześniej ten odcinek, ale ponieważ nie powstanie odcinek po stronie czeskiej, nie ma sensu żebyśmy budowali drogę ekspresową donikąd. Ta droga byłaby niewykorzystywana, ponieważ Czesi nie wpuściliby naszego ruchu ciężarowego na swoje terytorium. Ten odcinek będzie można realizować dopiero po 2018 r. Jest on również ujęty w programie Connecting Europe Facility.

Jeśli chodzi o A1 to tu również trwają roboty na odcinku między Włocławkiem a Kowalem. Brakuje odcinka od Strykowa przez Tuszyn do Częstochowy i Pyrzowic. Został ogłoszony przetarg na odcinek od Częstochowy do Pyrzowic. Przygotowywane są przetargi dotyczące realizacji pozostałych odcinków. Mamy pewne kłopoty przy realizacji wschodniej obwodnicy Łodzi. Tam trzeba wybrać nowego wykonawcę. Dotychczasowy nie wytrzymał warunków kontraktu.

Jest problem z wiaduktem w Mszanie, który w tym roku powinien zostać rozwiązany. W tym roku rozwiążemy również problem zakończenia budowy odcinka Włocławek-Kowal. Prawdopodobnie do 2020 r. budowa autostrady zostanie zakończona.

Poruszono tu problem trasy Kwiatkowskiego w Gdyni. Temat jest nam doskonale znany. Miasto wielokrotnie występowało do nas o zmianę jej statusu. Ta trasa była bardzo długo budowana. Inwestycja rozpoczęła się w latach sześćdziesiątych i skończyła pod koniec ubiegłego wieku. Były problemy z parametrami tej estakady, jak i parametrami samej trasy. Do 1998 r. była to droga wojewódzka. Później, po nowym podziale administracyjnym, spadła do kategorii drogi powiatowej. Jej parametry pozwalają na poruszanie się pojazdów o nacisku na oś większą niż 8 ton. Rozporządzenie ministra transportu mówi o minimalnych wymaganiach jakie powinny spełniać drogi powiatowe. To nie oznacza, że te parametry nie mogą być wyższe. Tu jest problem zmiany kategorii tej drogi na drogę wojewódzką. Nie spełnia ona jednak wymagań stawianych drogom krajowym, niezależnie od tego kto będzie ją utrzymywał. To byłoby wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Ma dwa krótkie pytania do pana dyrektora, mojego przedmówcy. Czy zgodzi się pan z taką informacją, ja ją zaczerpnąłem z map, zawierających wykazy średniorocznego ruchu samochodów, pan powiedział, że nie tylko ruch sezonowy się liczy, ale jeśli dobrze pamiętam na odcinku między Włocławkiem a Strykowem ruch odnotowany, nie prognozowany, już w 2005 r. jest mniejszy niż dzisiejszy poziom ruchu na S3 między Goleniowem a węzłami, o których pan mówił. Jeśli posługujemy się jakimiś danymi to trzeba liczyć się z tym, że nie zawsze uzasadniają one tezę, którą się wygłasza. Może się mylę, ale korzystałem z danych GDDKiA.

Drugie pytanie dotyczy faktów. W jakiej wysokości ze środków unijnych finansowany był tunel pod Martwą Wisłą? Chodzi mi o procentowy udział. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Pan wiceprezydent Gdyni i później pan poseł Szmit.

Wiceprezydent Gdyni Marek Stępa:

Ad vocem wypowiedzi pana z GDDKiA. Pan oczywiście nie musi pamiętać historii każdej drogi w Polsce. Trasę Kwiatkowskiego skończyliśmy nie pod koniec XX wieku, tylko już w XXI wieku, w 2008 r. Wzięliśmy na siebie pokrycie części kosztów krajowych inwestycji, która kosztowała dwieście kilkadziesiąt milionów złotych poprzez wniesienie jednej czwartej wartości inwestycji. Droga została udostępniona portowi. Mówiłem już, że jesteśmy skłonni ponosić ciężary na rzecz dobrego funkcjonowania portu.

Panie dyrektorze, nie musi pan znać historii każdej drogi ale ustawę o drogach wypadałoby znać. Przypomnę, że w ustawie o drogach nikt do tej pory nie zmienił zapisu, że zabrania się poruszania po drogach powiatowych pojazdom, których nacisk na pojedynczą oś przekracza 8 t. Zabrania się. To „zabrania się" jest w ustawie. Później mówi się, że minister może ustalić sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o większym nacisku na oś.

Proszę pana, mnie nie interesuje nacisk 8,5 t. na jedną oś. Pojazdy, które opuszczają port mają ten nacisk o wartości minimum 10 t.

Proszę nie mówić, że ta droga nie spełnia warunków drogi krajowej. Warunki te są określone w sposób alternatywny. Trzeba spełnić jeden z siedmiu warunków. Nie siedem warunków, tylko jeden z siedmiu. Jeden z siedmiu jest taki, że ta droga łączy

sieć dróg krajowych z granicą państwa. Proszę to przejrzeć w ustawie o drogach. To jest biblia, w oparciu o którą powinniśmy pracować.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, szanowni państwo, dochodzimy do punktu, o którym mówił pan poseł Adamczyk. Gdyby dziś na posiedzeniu Komisji, a przecież jej program był wcześniej znany, był odpowiedni minister to problem, o którym mówi pan wiceprezydent Gdyni dotyczący przekwalifikowania drogi, mógłby zostać jeszcze raz przeanalizowany. Nie wymagam deklaracji, że coś załatwiamy od ręki. Jeszcze raz moglibyśmy zająć się tą sprawą i dać stosowną odpowiedź. Dziś, niestety, takiej możliwości sam sobie rząd nie dał. To jest bardzo smutne.

Chciałbym poruszyć jeszcze jedną kwestię związaną z portem w Elblągu. Ten port może funkcjonować jeśli prowadzący do niego tor wodny jest odpowiednio utrzymany i o odpowiedniej głębokości. Tor wodny w Elblągu był zaplanowany i wiele lat utrzymywany na poziomie 3,5 m. głębokości. Pozwalało to odpowiedniej wielkości jednostkom na swobodne wpływanie do portu. Dziś ten tor wodny jest klasyfikowany jako tor o głębokości 1,6 m. To jest połowa planowanej głębokości, co znaczy, że armatorzy nie mogą dokonywać pełnego załadunku swoich jednostek i korzystanie z portu w Elblągu staje się nieopłacalne. Brakuje pieniędzy na utrzymanie pasa wodnego. Jest to dodatkowy problem obok tego związanego z naszym wschodnim sąsiadem. Chciałbym, żeby pani minister do tego problemu również się ustosunkowała. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę panią minister Dorotę Pyć.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, państwo posłowie, w pierwszej kolejności chciałabym się odnieść do wypowiedzi pana Marka Stępy. Tej pierwszej i tej drugiej.

Jeśli chodzi o przywołanie, to było nie *fair*, tego co powiedziałam panu przy wejściu na salę posiedzeń, że nie jestem adresatem pewnych kwestii. Nie powiedziałam tego w sensie, że nie jestem adresatem. Powiedziałam to w następującym sensie – nie do mnie należy podjęcie decyzji w sprawie uznania trasy Kwiatkowskiego za drogę krajową. Proszę mi uwierzyć, że niejednokrotnie rozmawiałam z odpowiednimi ministrami, szczególnie z jednym, na ten temat. Było to po posiedzeniu Komisji, o którym wspomniał pan poseł Adamczyk, na której byłam obecna i gdzie była mowa zarówno o Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej i o możliwościach uznania trasy Kwiatkowskiego za drogę krajową. Wspomniałam wówczas, że OPAT jest wpisany do Dokumentu implementacyjnego jako dokument morski, czyli jest na mojej liście. Chciałabym powiedzieć, że ta rozmowa, panie Marku Stępo, dotyczyła tego, że nie ja jestem władna podejmować decyzje w tym zakresie. Nie znaczy to, że na ten temat nie prowadzę rozmów. Proszę mi wierzyć, że na sercu leży mi to, żeby polskie porty były jak najbardziej intermodalne, czyli, jak państwo posłowie podkreślali, skomunikowane.

Kwestia braku na posiedzeniu odpowiedniego ministra. To jest fakt. Nie ma tu odpowiedniego ministra. Ja jestem odpowiedzialna za gospodarkę morską. Nie znaczy to, że nie prowadzimy rozmów i nie próbujemy znaleźć jak najlepszych rozwiązań i nie staramy się podejmować jak najlepszych decyzji. Te najlepsze decyzje staramy się podejmować. One są *stricte* związane nie tylko z możliwościami technologicznymi , ale również z finansami. To jest może inny wątek.

Mogę powiedzieć, bez wątpienia, że wszelkie uwagi, które pojawiły się na tej sali zostaną przeze mnie przekazane i będę informować o istniejących potrzebach, bo te potrzeby są mi znane nie od momentu kiedy pracuję na stanowisku sekretarza stanu, ale są mi znane od wielu lat dlatego, że jestem użytkownikiem tych dróg. Wiem jak one wyglądają.

Spotykałam się z prezydentem Świnoujścia, który osobiście poinformował mnie o problemach w jego regionie. Mam potrzebne w tym zakresie wiadomości. Proszę mi też

wierzyć, że prowadzę rozmowy, które służą naświetleniu tych problemów przy podejmowaniu decyzji dotyczących tych kwestii. Dlatego też postaram się pana posła Jerzego Szmita w tej kwestii zaspokoić.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące Elbląga, tego co określił pan jako „odblokowanie Elbląga", to chcę powiedzieć, że Elbląg nie jest zablokowany. Nigdy nie był zablokowany od momentu kiedy podpisano umowę sopocką, która dotyczyła współpracy pomiędzy Polską i Federacją Rosyjską. Jeśli mówimy o blokadzie, to należałoby być bardziej precyzyjnym. Decyzja w tym zakresie jest dla nas bardzo ważna i będzie podjęta jak najlepsza. Port to czynnik wpływający na konkurencyjność regionu i podmiot dający zatrudnienie. To są cele priorytetowe naszej polityki. Elbląg jest dla nas bardzo ważny. Dziękuję bardzo.

Przepraszam, jeśli jeszcze można to chciałabym powiedzieć, że na tej liście morskich projektów jest przebudowa wejścia do portu w Elblągu. Jest to projekt zapisany na pozycji nr 24 Dokumentu implementacyjnego do Strategii Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.).

Na jeszcze jedną rzecz chciałabym zwrócić uwagę. Pan Marek Rolla z GDDKiA, wypowiedź kieruję do pana Marka Stępy, mówił nie o ostatnim etapie zamykającym budowę trasy Kwiatkowskiego, ale o tym pierwszym. Proszę mi wierzyć, że pan Marek Rolla posiada bogatą wiedzę na temat realizacji poszczególnych etapów realizacji tej inwestycji.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Proszę, pan prezydent Żmurkiewicz.

Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz:

Chciałbym odnieść się do wystąpienia pana z GDDKiA. Chodzi mi o modernizację drogi S3. Rozumiem, że decydującym czynnikiem jest ruch na tej drodze. Mam wątpliwości, szanowny panie dyrektorze, czy dane, na które się pan powołuje, które decydują o podjęciu decyzji mówią o sytuacji aktualnej. Wczoraj uczestniczyłem w posiedzeniu komisji infrastruktury komisji wspólnej rządu i samorządu. Tematem posiedzenia była strategia rozwoju Polski zachodniej. Usłyszałem tam, że nasze porty nie mają żadnej szansy rozwoju, bo jest stagnacja i porty się nie rozwijają.

Spytałem skąd pochodzą te dane. Otrzymałem odpowiedź, że na podstawie danych z 2009 r. Dziś wiem, że porty się rozwijają. Nie ma stagnacji, jest rozwój. Jednak w dalszym ciągu opieramy się na danych z 2009 r., czasu kiedy był największy kryzys. Chciałbym wiedzieć, czy dane o wielkość tych obciążeń drogi S3 pochodzą z 2009 r., czy są to dane aktualne?

Gmina prowadzi obliczenia dotyczące ilości samochodów przeprawiających się każdego dnia naszymi promami. Dziś jest ich około 6 tys. Te informacje można zdobyć od przewoźników promowych. Nie trzeba stawiać ludzi na ulicy, żeby liczyli samochody. Trzeba sięgnąć po dane, które są dostępne.

Jestem przekonany, że ta opinia o małym ruchu, w okresie pozasezonowym kiedy ta droga jest nieprzejezdna, jest błędna.

Powiem też kilka słów do pana wiceprezydenta Gdyni. Był taki czas, że walczyliśmy, robimy to do dzisiaj przy wsparciu pana posła Litwińskiego, o tunel w Świnoujściu. To było kilka lat temu i wtedy jednym z koniecznych warunków było to, że ten tunel jest w ciągu drogi krajowej.

Ekspert GDDKiA Marek Rolla:

I jest!

Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz:

Ale panie dyrektorze, przez długi okres była opinia , że jest to niemożliwe. Usłyszałem, że nie ma numeru tej drogi krajowej. Później decyzją pana ministra Jerzego Polaczka ten numer szybko się znalazł i ten trakt ma charakter drogi krajowej. W Gdyni rozwiązanie problemu wymaga jedynie decyzji administracyjnej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie prezydencie. Pan przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, tak jak było to do przewidzenia, odnoszę wrażenie, że w pewnych momentach uczestniczymy w debacie, która jest wysokim abstraktem. Należy sobie zadać pytanie – dlaczego dziś mówimy o portach morskich, dlaczego mówimy o ich skomunikowaniu z systemem dróg krajowych?

Pani minister, należy zadać sobie to pytanie. Dziś przedmiotem debaty nie powinno być to, czy zmiana klasyfikacji drogi wymaga spełnienia jednego z siedmiu warunków, siedmiu warunków rozłącznych. Skłaniam się ku opinii pana prezydenta, że są to warunki rozłączne.

Ale dlaczego dyskutujemy nad tym czy warunek nr 2, czy nr 3 jest spełniony? Proszę państwa, czy nie chodzi o to, że przegrywamy konkurencję z Rostokiem i Hamburgiem? Czy dziś mówimy o jakimś porcie w zespole portów w Gdańsku czy Świnoujściu? Państwo mówią o tym, że warunkiem budowy drogi jest odpowiednie natężenie ruchu. O co w tym wszystkim chodzi?

Jeśli na jakimś odcinku S3 czy A1 nie ma właściwego natężenia ruchu czy znaczy to, że rezygnujemy z realizacji tych inwestycji komunikacyjnych?

Czym jest strategia? Czy to jest próba jakiegoś doraźnego łatania albo administrowania tym zasobem, który został państwu powierzony? Pan prezydent Świnoujścia, pan prezydent Gdyni, podejrzewam, że gdyby byli tu dziś obecni włodarze miast, które posiadają porty mówiliby jak gospodarze. Wy mówicie jak technokraci. Proszę nie odbierać tego jako inwektywę.

Proszę państwa, my dziś debatujemy nad tym czy można zmienić kilkukilometrowy odcinek drogi powiatowej w drogę krajową. Teraz będziemy pisać dezyderaty a ja będę żądał na piśmie i pan dyrektor mi odpowie i tak będziemy korespondowali następne kilka lat.

Przecież nie możemy pozwolić sobie na traktowanie tego państwa w kategoriach kabaretu, jak robił to poprzedni wiceminister infrastruktury, który z dziennikarzami poszedł o zakład czy A1 zostanie oddana do użytku na odcinku 200 km. Kiedy przegrał to przejechał ten odcinek na rowerze. Był to wiceminister Stępień. Tego wiceministra miałem na myśli mówiąc o ….

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Ale kiedy to było?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli dziś mówimy o portach i ich skomunikowaniu, to mówimy o strategii rozwoju kraju. Mówimy o tym, że przegrywamy konkurencję z Rostokiem i Hamburgiem. Jeżeli państwo właściwie skomunikuje porty to na trójce i jedynce będzie właściwe obciążenie.

Dziś nie mamy w dyskusji partnera w osobie wiceministra odpowiedzialnego za sprawy transportu. Nie mamy partnera w osobie dyrektora generalnego GDDKiA. Gdyby byli obecni na sali to moglibyśmy powiedzieć, że 2012 r. to była ta bariera czasowa. To był moment kiedy należało oddać do użytku „trójkę", „siódemkę" i „jedynkę" .Oddać nie na konkretnych odcinkach tylko na całej planowanej długości. Proszę porozmawiać z transportowcami, którzy przychodzą na posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury. Powiedzą wam na czym polega strategia budowy portów.

Pani minister, niestety, nie odnosiłem się do pani obecności. Chcę, żeby sprawa była jasna. Nie podważałem pani kompetencji. Brakuje nam strategicznego spojrzenia na problem. Po raz kolejny została pani wysłana na żer do parlamentu. Kiedyś już to pani mówiłem. Dziś jest to kolejny przypadek.

Jeśli mówi pani o połączeniach kolejowych to chciałbym spytać, czy system połączeń kolejowych jest wystarczający, czy jest drożny i wydolny?

Czy w dalszym ciągu musimy przegrywać konkurencję z Rostokiem. Czy mamy być prowincjonalnym portem, czy mamy ambicje być, mierzyć w zupełnie inne pułapy?

Uważam, że dzisiejsze posiedzenie Komisji nie dało nawet odpowiedzi na proste pytanie stawiane przez panów prezydentów. Czy uda się zmienić kategorię drogi?

Proszę państwa, to jest żenujące. Brak odpowiedzi na to pytanie.

Powiem panu, panie dyrektorze, że w Krakowie to było tak, że północna obwodnica Krakowa nie spełniała warunków aby być drogą krajową, później te warunki spełniała, następnie znowu nie a dziś marszałek województwa małopolskiego odtrąbił, że będzie budowana droga krajowa, czyli północna obwodnica Krakowa.

Przecież to jest kabaret, proszę państwa.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Pan, panie pośle, już kilka razy zabierał głos. Proszę pana, który się zgłaszał i proszę o przedstawienie się.

Wiceprezydent Gdańska Andrzej Bojanowski:

Andrzej Bojanowski, zastępca prezydenta miasta Gdańska.

Byłem też portowcem. Cztery lata przepracowałem w porcie w Gdańsku. Chciałbym dołączyć do tej dyskusji o drogach krajowych i powiatowych i powiedzieć, że to nie ma znaczenia. Trzeba znaleźć pieniądze na wkład własny, opracować projekty i te projekty zrealizować. Nie ma to znaczenia czy pieniądze bierzemy z Działania 7.1, 8.4 czy 9.3. Odbiegliśmy zupełnie od tematu. Mówiliśmy o rozwoju portów. W Gdańsku wydaliśmy niemal. 3 mld zł na rozwój portu, z tego 600 mln to były środki własne gminy. Ta dyskusja, tak mi się wydaje, skoncentrowała się nad problemem jak zmienić system. Pojawia się pytanie czy mamy pomysł na system podatkowy, tak aby nie mówiono o podatkach Adamowicza, tylko o pewnych wadach w zapisach ustaw, które blokują rozwój portów.

Panie prezydencie Świnoujścia, robiliśmy analizy dotyczące pierwszego tunelu pod wodą. W Gdańsku budujemy pierwszy w Polsce. Wiemy, że Świnoujście to bardzo ważny punkt komunikacyjny, ale jeśli chodzi o obciążenie ruchem samochodowym to ten projekt budowy tunelu tam się „nie zamyka". To nie jest prawda, że jak zbudujemy drogi to będzie większy ruch. Jeśli jest biznes i przepływ ludzi jest obciążenie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Panie pośle Szmit, proszę szybko.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie chcę toczyć z panią minister sporów semantycznych co znaczy słowo „blokować"? Przed chwilą dzwoniłem do Elbląga i chciałbym państwu przekazać, że sytuacja wygląda w sposób następujący – przez Cieśninę Pilawską mogą przepływać statki pod banderą polską i banderą Federacji Rosyjskiej. Pozostałe bandery muszą uzyskać zgodę Federacji Rosyjskiej na przepłynięcie przez Cieśninę Pilawską. Wydaje mi się, że taka sytuacja wypełnia znaczenie słowa „blokować".

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym zakończymy dzisiejsze posiedzenie. Rozpatrzyliśmy informację ministra infrastruktury i rozwoju na temat bieżącego stanu i planu rozbudowy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz ich skomunikowania z siecią dróg lądowych.

Dziękuję. Do widzenia